

Alitalia: un caso esemplare

domenica 30 ottobre 2005

Privatizzazione dei trasporti, tra centrodestra e centrosinistradi Andrea Spadoni*Un'azienda, per ora ancora pubblica, pi volte tecnicamente fallita nel corso degli ultimi dieci anni, tenuta in piedi per ragioni elettorali (almeno 50.000 voti, quasi tutti a Roma e nel Lazio, molti a destra, vedi i piloti) e per la consapevolezza che il sistema nazionale dei trasporti tracollerebbe da un giorno all'altro (i casi Sabena e Swissair non fanno testo: si tratta di Paesi piccoli, privi di mercato interno).

Un'azienda la cui crisi s'inserisce peraltro in un quadro a tinte fosche, con il trasporto aereo italiano lasciato in balia di speculazioni e avventurismi, del tutto preda di deregulation e liberalizzazioni, dove la funzione pubblica non ha fatto nulla n per gestire il grosso cambiamento introdotto, n per adeguare le strutture di controllo e gestione al cambiamento stesso. Privatizzazioni, basso costo, sfruttamento Vediamo dunque la privatizzazione di aeroporti strategici, come Fiumicino e Malpensa, unita all'assoluta mancanza di fondi, personale e strutture degli Enti di controllo e sicurezza (Enac in testa): basta pensare al fatto che si controlla l'affidabilit e la sicurezza dei vettori stranieri solo dopo che hanno iniziato ad operare in Italia. Vediamo inoltre la proliferazione di decine di piccoli aeroporti cittadini, utili solo all'immagine del politico locale e alle tasche degli imprenditori a lui vicini, aeroporti che sono poi costretti a fare sconti e addirittura regali alle compagnie low-cost per avere un po' di traffico. Vediamo ancora la privatizzazione dell'Enav, l'ente di assistenza al volo, come se la gestione del traffico stradale o navale dovessero essere date ad un privato, piuttosto che ai municipi o alle capitanerie di porto. Certo, sappiamo bene che tutto questo rientra perfettamente nella logica del sistema capitalista, che sguinzaglia i due mostri chiamati "liberismo" e "consumismo" al massacro delle masse. In questo settore, come i molti altri, viene imposta, infatti, la logica del basso-cost, unita a quella del "prodotto per tutte le tasche". Bisogna fare attenzione, perch basso costo significa bassa qualit dei servizi-prodotti e bassi salari-diritti per i lavoratori che li producono; i quali, poi, sono gli stessi che li usano: il dipendente di un discount, che guadagna poco e lavora tanto, una volta l'anno riesce a volare solo con una compagnia low-cost, che paga poco il suo personale, che poi andr a fare spesa nel discount, non potendo di pi. Alla fine, otteniamo un circolo vizioso dove un basso livello di vita lavorativa e civile produce profitti enormi per la speculazione finanziaria. Ecco perch le forze politiche, di destra-centro-sinistra, inneggiano al basso costo:  una leva efficacissima per imporre il basso salario! Ecco perch i sindacati confederali aggiungono un nuovo ruolo a quello storico di bravi gestori del dissenso (loro compito istituzionale): quello di imprenditori della forza lavoro e della previdenza, cos da poter lucrare ulteriormente sulla pelle dei lavoratori, oltre a permettere indisturbata la peggiore delle strategie concertative mai viste. L'unica "forza" la esprimono nel boicottare tenacemente le iniziative di informazione e di mobilitazione della Cub Trasporti, che in questi anni ha sempre, con coerenza ed impegno, denunciato e osteggiato i piani aziendali e le connivenze sindacali, rifiutando di apporre firme di scambio per distacchi e riconoscimento. Prc e sindacati: le parole e i fatti A questo punto, molti si chiederanno: e i comunisti? e Rifondazione? Abbiamo sentito il segretario nazionale tuonare in difesa delle "hostess dell'Alitalia", abbiamo letto sulle pagine di Liberazione numerosi articoli che attaccano ferocemente la gestione aziendale e governativa, abbiamo anche preso atto che il nostro dipartimento lavoro ha presentato una proposta di piano di salvataggio per l'Alitalia. S, letto, perch n i lavoratori n tanto meno il circolo aeroportuale ne sapevano nulla e ne sono stati informati a cose fatte. A parte fatto che il trasporto aereo  molto pi vasto e articolato della sola Alitalia (che ne  comunque un pezzo consistente) e che quindi si dovrebbe ragionare in termini pi strategici, constatiamo che a queste dichiarazioni segue un nulla di fatto palesemente legato alle aspirazioni governiste di Bertinotti e "accodati" (prima mozione o seconda o quarta, non fa differenza). La presentazione del piano di rilancio dell'Alitalia lo dimostra fuori da ogni dubbio. Dalla sua lettura appaiono evidenti due cose: la riluttanza ad entrare nel merito della questione, per non rimanere scoperti verso gli alleati liberali, e la necessit di coprire le malefatte di un sindacato, il Sulta, che i vertici di questo partito hanno scelto come referente diretto e a cui perdonano tutto, errori strategici e tattici, comprese le pi vergognose firme, come quella per l'introduzione della legge 30. Un sindacato corporativo e riformista, un sindacato di certo coerente con lo spirito della "nuova" coalizione dell'Unione.  vero, le lavoratrici e i lavoratori dell'Alitalia, come quelli di tutto il trasporto aereo, si sono mostrati impreparati e inermi di fronte all'attacco pesantissimo che hanno dovuto subire e che ancora continua. Non hanno quasi reagito al massacro, anche se, ad onor del vero, alcune fiammate di lotta spontanea ci sono state, subito perch gestite e rintuzzate da Cgil Cisl Uil e Sulta, ben coperti dalle forze politiche, non solo governative. Ma sappiamo bene che un lavoratore privo d'informazione, di preparazione e di guida nulla pu davanti allo strapotere del sistema e compito del partito comunista  appunto quello di istruire e armare il suo cervello e la sua anima, di organizzarlo e di guidarlo nella lotta. Ebbene, alla luce dei fatti, Rifondazione Comunista ha fallito il suo obiettivo, ossia quello di rifondare un partito comunista, e ha decisamente invertito la rotta verso i mari del riformismo e del "liberismo" stesso. O con Prodi o coi lavoratori Nella proposta di piano, infatti, non si chiedono n il controllo n tanto meno la propriet pubblici; non si prospetta il rientro in Alitalia delle attivit e dei settori privatizzati, appaltati, dimessi, societarizzati, allo scopo di ricostituire nella sostanza quello che fu un vettore globale; non si rivendica nemmeno il contratto unico di categoria - ora frammentata in decine di contratti (quando ci sono) - n tanto meno la lotta al precariato; non si fa alcun cenno al ripristino della democrazia sindacale e del diritto di rappresentanza delle lavoratrici e dei lavoratori, se non pretendere, a latere, la riammissione del Sulta a quei diritti sindacali, persi per eccesso di presunzione e per i quali tanto pompieraggio ha fatto e tante devastanti firme ha apposto, prima di "inventarsi" una tardiva, strumentale opposizione. Oggi, il successo di Prodi alle primarie ci regala un abbraccio mortale con i liberali del centrosinistra che pi volte hanno affermato di volere un trasporto aereo assolutamente privo di regole e tutele per i lavoratori, al 100% in mano ai privati, fonte di potere politico ed economico da spendere in affidabilit verso banchieri, speculatori e imprenditori privilegiati, i grandi elettori che decidono il colore e la distribuzione delle poltrone governative. Senza mai dimenticare la longa manus del Vaticano. Il vero compito di un servizio pubblico, quale esso sia,  quello invece di fornire alle masse un servizio: efficiente, garantito, in sicurezza ed economico. La ricerca del profitto toglie risorse economiche che, invece di essere

reinvestite in sviluppo o "scontate" dalle tariffe, entrano nelle tasche del capitale, mentre le cittadine e i cittadini si devono "accontentare" di quello che passa il convento: inefficienze, scomodità, ritardi, cancellazioni, incidenti: Tutti i servizi pubblici devono quindi essere nazionalizzati sotto il controllo dei lavoratori, col primo obiettivo della qualità e della sicurezza verso gli utenti, del salario, della dignità e della stabilità per la forza lavoro che li produce. Un'azienda che, in linea con le logiche del profitto (di tipo parassitario, in questo caso) e della speculazione finanziaria e del clientelismo politico, indebitata all'impossibile (2.612 miliardi di Euro), ha fagocitato in dieci anni circa 3 miliardi di euro in aiuti di Stato, senza peraltro risolvere alcuno dei suoi problemi e che va avanti a furia di taglio del costo del lavoro e dei diritti del personale: negato il recupero dell'inflazione, rinnovi contrattuali a perdere, mobilità, solidarietà, cigs, prepensionamenti, esodi agevolati, aumento di produttività e flessibilità del lavoro, legge 30, precariato dilagante, continue ristrutturazioni, assunzioni "eccellenti" ad alti e medi livelli in ogni settore. Non manca proprio nulla!*Lavoratore Alitalia, Cub naz. Trasporti